

# Verkehrsmittelwahl

Der Begriff der Verkehrsmittelwahl beschreibt den sogenannten Modal Split, also welches Verkehrsmittel für einen bestimmten Weg genutzt wird. Nicht jeder hat dabei immer eine echte Wahlmöglichkeit. So können z. B. unter 18-jährige noch nicht selbstständig das Auto benutzen und Bewohner ländlicher Gebiete sind häufiger auf ein Auto angewiesen als Bewohner größerer Städte. Allerdings nimmt jeder, der sich dafür entscheidet auf dem Land zu leben seine Abhängigkeit vom Pkw bewusst oder unbewusst in Kauf. Er entscheidet sich dafür und bindet sich damit oft für viele Jahre. Wohnortwahl und Verkehrsmittelwahl hängen also sehr eng zusammen und bedingen einander.

Wirklich interessant wird die Situation immer dann, wenn alternativ unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden können, wenn man das, weswegen man sich auf den Weg macht, auch an anderen Orten tun oder erleben kann oder auch zu einem anderen Zeitpunkt. Für welchen Ort entscheide ich mich dann? Womit lege ich den Weg dahin zurück? Wähle ich den schnellsten Weg, den schönsten, den bequemsten oder den billigsten? Diese Entscheidung ist immer ganz individuell, wird von den eigenen Gefühlen, Erwartungen und Wünschen geprägt, sowohl von den bewussten als auch von den unbewussten.

Die Verkehrsmittelwahl beruht also nicht nur auf rein rationalen Überlegungen: Mit welchem Verkehrsmittel fahre ich am schnellsten? oder: Welches Verkehrsmittel ist kostengünstiger? Die Wahl der Verkehrsmittel für einen konkreten Zweck ist auch auf subjektive Einstellungen und Gewohnheiten, gute oder schlechte Erfahrungen, Bequemlichkeit, Wissensdefizite und ähnliche Gründe zurück zu führen. Wer in seiner Jugend wenig mit dem ([ÖPNV](#)) gefahren ist, wird es wohl auch im Erwachsenenalter kaum tun. Wer in seiner Jugend Spaß am Fahrradfahren hatte, wird auch als Erwachsener oft mit dem Rad fahren. Forschungsergebnisse zeigen, dass die Verkehrsmittelwahl einer Person zudem stark von den Wertvorstellungen und dem Verhalten von Bezugspersonen, die für sie sehr wichtig sind, geprägt wird.

Innerhalb unserer Gesellschaft wird dem Automobil von vielen Menschen eine besondere Bedeutung zugemessen. Sie nutzen es als Statussymbol, verknüpfen es mit der eigenen Identität, mit ihren Wünschen nach Anerkennung, Individualität und Unabhängigkeit oder Gefühlen wie Stolz, Macht und Größe: Wünschen und Gefühlen nach denen sie sich im Alltag sehnen. Die Übertragung dieser Sehnsüchte auf das eigene Auto und seine damit einhergehende verstärkte Nutzung stellen uns vor gravierende Probleme, welche weit über die reinen Umweltwirkungen hinausgehen.



MEINE VERKEHRSMITTEL IN EINER WOCH

## Verkehrsmittelwahl in Hamburg und im Hamburger Umland

In regelmäßigen Abständen wird die Verkehrsmittelwahl in Hamburg, im Hamburger Umland und in vielen anderen deutschen Städten systematisch erhoben, zuletzt geschah dies 2008. Ein wichtiges Ergebnis dieser Erhebung für Hamburg ist, dass der PKW – rechnet man alle Wege ein – im Hamburger Umland häufiger als Rad, Fuß und ÖPNV zusammen genutzt wird, in Hamburg hingegen deutlich weniger als der Umweltverbund. Je nachdem warum die Personen unterwegs sind (Wegezzweck) und welcher Altersgruppe sie angehören, entscheiden sie sich wie die beiden folgenden Grafiken zeigen für ganz unterschiedliche Verkehrsmittel. Im Hamburger Umland wird dabei für alle Wege am Tag - obwohl sie in Summe weiter sind - weniger Zeit benötigt als im Hamburger Stadtgebiet. Im Vergleich zu Berlin und München sind die Hamburger etwas weniger unterwegs (im Schnitt 3,3 Wege am Tag). Sie legen dabei im Mittel etwa 32 Kilometer zurück und benötigen dafür deutlich über eine Stunde (81 Minuten) am Tag.

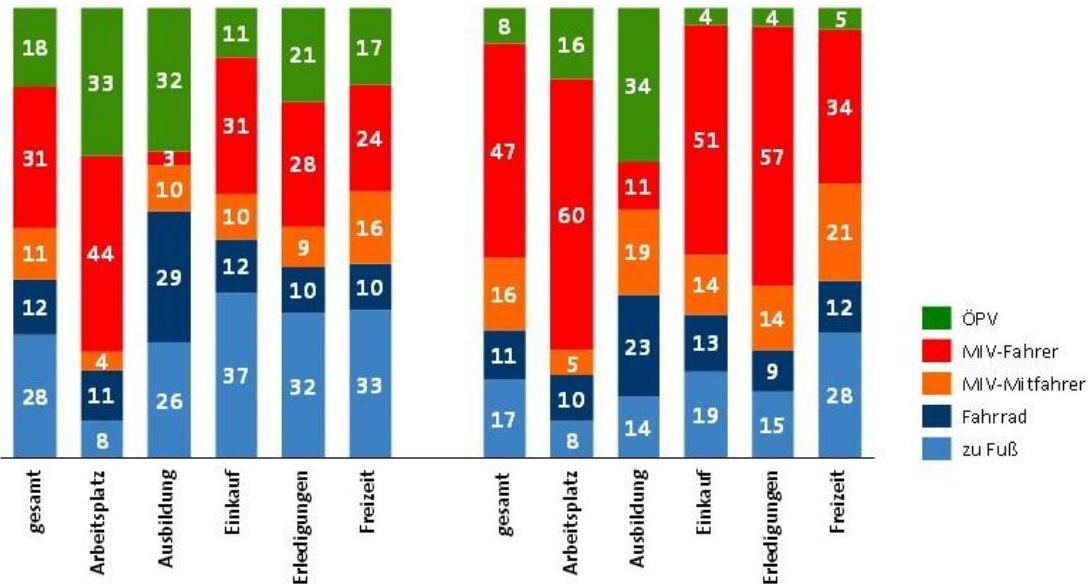
## Modal Split nach Wegezwecken im Großraum Hamburg: deutliche Unterschiede – aber kaum beim Fahrrad

infas

Wege, Angaben in Prozent

### Hamburg

### Umland



MID 2008 – Großraum Hamburg



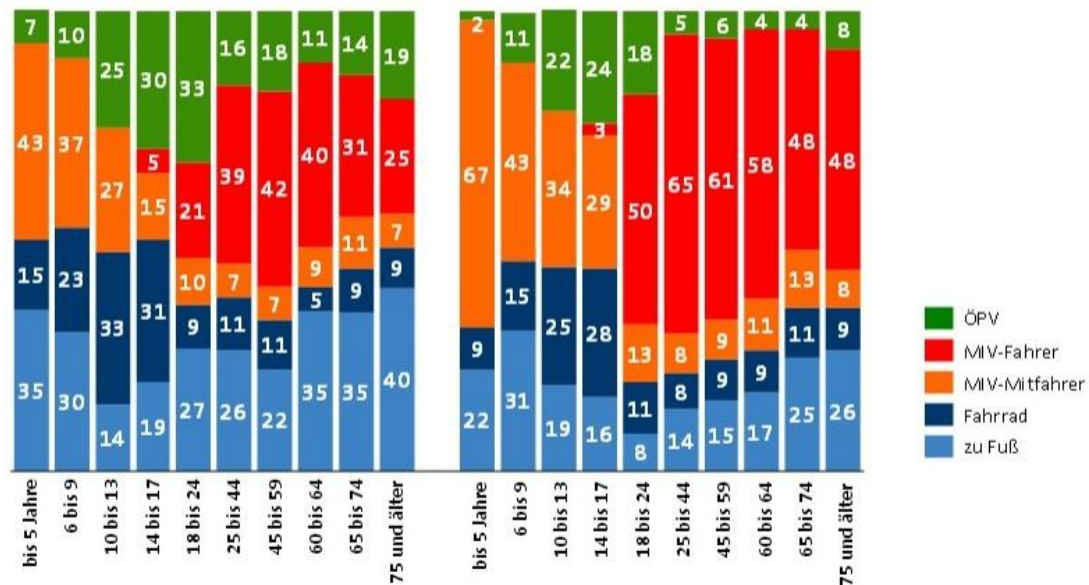
## Modal Split – Altersgruppen in Stadt und Umland: jung wie alt sitzt im Auto

infas

Wege, Angaben in Prozent

### Hamburg

### Umland



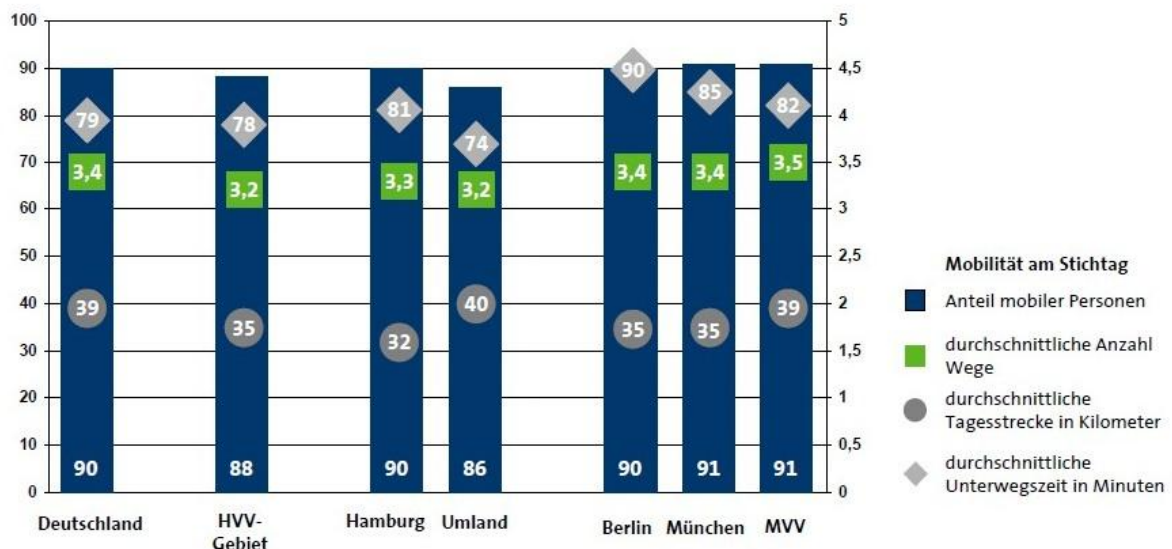
MID 2008 – Großraum Hamburg



## Wege am Stichtag – Anzahl, Länge und Zeitbedarf: knapp 1,5 Stunden täglich

infas

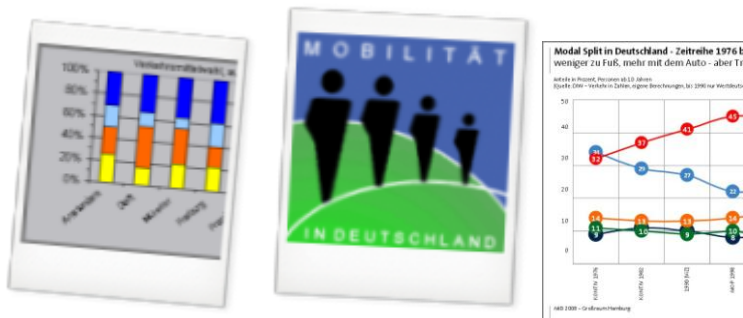
Personen, alle Wege einschließlich Wirtschaftsverkehr, Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte



MiD 2008 – Großraum Hamburg



## Verkehrsmittelwahl in verschiedenen Großstädten



Quellenhinweis: Die Grafiken zeigen die Verkehrsmittelwahl in mehreren deutschen Großstädten (aus: Klimabündnis / UBA; 2009) sowie die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Deutschland von 1976 bis 2008 (aus: MID 2008)

**##MW: Der folgende Text zu MID 2008 enthält viele für das Verständnis wichtige Punkte. Ich habe eine kleine Überleitung geschrieben. So sollte es gehen, sonst ggf als Details für Vertiefer / Interessierte drin lassen.**

**Aber woher kommen all diese Zahlen und wie werden sie erhoben?**

Um an diese Zahlen zu kommen gibt es regelmäßige Befragungen und Zählungen und das schon seit 1976. Sie sollen helfen zu verstehen, wie und warum Menschen unterwegs sind, wie sich ihr Verhalten verändert, welche neuen Trends es gibt und wie sie sich auswirken. Die bloße Zählung von Fahrzeugen ist dafür jedoch nicht ausreichend. Sie liefert nicht genug Details, um wirklich zu verstehen was sich warum verändert, deswegen werden immer wieder mit hohem Aufwand Menschen aller Altersgruppen befragt.

Eine regelmäßige Befragung heißt "MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND" (MID). Mit ihr werden repräsentative Aussagen zum Alltagsverkehr möglich. Berücksichtigt werden dabei auch wichtige Angaben zu den Personen wie Alter und Geschlecht und Angaben zum Haushalt wie Einkommen, Anzahl der Personen im Haushalt, Pkw-Besitz und Wohnort der Person.

Bei der letzten Erhebung 2008 wurden bundesweit über ein Jahr lang mehr als 25.000 zufällig ausgewählte Haushalte zu ihrem Verkehrsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag befragt. Hinzu kamen regionale Befragungen, wie etwa 3.500 Haushaltsinterviews in Hamburg. Insgesamt wurden damit im Verlauf der Jahre 2008/2009 etwa 50.000 Haushalte und über 100.000 Personen befragt.

Die jüngsten Daten aus dieser Befragung offenbaren einige wirklich interessante Veränderungen im Vergleich zu den Vorjahren:

- \* Das tägliche Verkehrsaufkommen (Wege) stieg nur sehr gering (von 3,3 Wege pro Tag und mobiler Person auf 3,4 Wege pro Tag und mobiler Person).
- \* Die Wege mit dem MIV haben nicht mehr zugenommen.
- \* Wege mit Rad, Fuß und dem ÖPNV nahmen zu (Rad +17 %, Fuß + 8 %, ÖPNV +4 %).
- \* Der Modal Split verschiebt sich dadurch etwas zugunsten des ÖV und des Fahrrads. Deutet sich hier eine Trendwende in der Verkehrsmittelwahl an?
- \* Wege für Einkauf, Freizeit und Erledigungen nahmen deutlich zu (+9 %, +7 %, +3 %) und machen heute in Summe 65 % aller Wege aus.
- \* Ältere Menschen sind aktiver geworden (mehr und weitere Wege, oft mit dem Auto).
- \* Die Wegezahl junger Menschen bis 17 Jahre nahm weiter ab.
- \* Besonders in urbanen Räumen nutzen junge Menschen immer mehr den ÖPNV oder das eigene Fahrrad.
- \* Der Führerscheinbesitz bei jungen Menschen bis 39 Jahre nahm erstmalig ab.

Die Ergebnisse von MID 2008 spiegeln auch die weitere Zunahme der Einpersonenhaushalte (sie sind am mobilsten) und die Veränderung der Altersstruktur in Deutschland bei etwa gleichbleibender Gesamtbevölkerung. Hauptursache für das gewachsene Verkehrsaufkommen sind die heute mobileren Senioren. „Sie sind aktiver als frühere Generationen in diesem Alter und nutzen, nicht zuletzt aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation, häufiger das Auto.“ Die

Berufstätigen bleiben jedoch auch weiterhin die Personengruppe mit der höchsten durchschnittlichen Wegeanzahl und der längsten durchschnittlichen Tagesstrecke.

Aus den Werten von MID 2008 ergeben sich eine mittlere Reisedauer von 80 Minuten und eine durchschnittliche Tagesstrecke von 39 Kilometern je Person in Deutschland. Die Zahl der Wege, die durchschnittliche Tagesstrecke und die Unterwegszeit nehmen dabei ab dem Teenager-Alter stetig zu, erst im Alter von über 50 Jahren wird ein erneuter Rückgang beobachtet. Personen in der Kernstadt legen im Mittel fast die gleiche Tagesstrecke wie Bewohner ländlicher und verdichteter Kreise zurück, oft jedoch zu Fuß, mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad und sind deshalb deutlich länger unterwegs.

Die Verkehrsmittelwahl wird stark durch die Verfügbarkeit eines Pkw beeinflusst. Sobald ein Pkw verfügbar ist, werden viel weniger Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Fast 50 Prozent der Einpersonenhaushalte sind autofrei, im Gegensatz verfügen immerhin 82 Prozent der Mehrpersonenhaushalte über mindestens ein Auto. Über ein Fünftel aller Haushalte möchten kein Auto haben, da sie es einfach nicht brauchen oder bewusst darauf verzichten. Autolose Haushalte sind dabei eher in den Kernstädten zu finden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit, Zielwahl und die individuell empfundene Erreichbarkeit hängen immer voneinander ab. Die Ergebnisse von MID 2008 zeigen, dass:

- dem Pkw die höchste erwartete Erreichbarkeit zugesprochen wird,
- der öffentliche Verkehr für den Einkauf und für Fahrten zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz eher schlecht bewertet wird und
- bei Nähe zu einer Haltestelle von Tram oder Bahn der ÖPNV als deutlich attraktiver empfunden wird.

Nach Wegzwecken ergibt sich für Kernstädte wie Hamburg folgende Verteilung: Freizeit 32 %, Arbeit und Ausbildung 26 %, Einkauf 23 %, Bring-/ Holdienste (z. B. Mütter fahren Kinder zur Schule u. Sport): 7 %, Erledigungen 12 %.

Werden alle Wege auf die tatsächlich genutzten Verkehrsmittel verteilt ergeben sich folgende Anteile: Auto über 46 %, per Fuß 26 %, Fahrrad 13 %, Bus/Bahn 14 %, motorisiertes Zweirad unter 1 %. Die Hälfte der Pkw-Fahrten entfällt dabei auf Distanzen, die auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden könnten. Bei Wegen bis zu 1 km Länge wird in 10 % aller Fälle das Auto genutzt, bei Wegen bis zu 5 km in 50 % der Fälle. (Daten aus: Mobilität in Deutschland, 2008) Bei all diesen Daten gibt es natürlich große Unterschiede beispielsweise zwischen Kindern, Rentnern und Erwerbstätigen, zwischen Männern und Frauen, zwischen Stadt und Land oder auch zwischen Autofahrern und Nutzern des Umweltverbundes.

### Weitere Informationen

- <http://www.klimabuendnis.org/home.html?&L=1>
- <http://www.verkehr-macht-klima.de/download/abstracts/floesser.pdf>
- [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)
- [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Praesentation\\_MiD\\_Bericht\\_Region\\_HH\\_Regionalkonferenz\\_VerkehrMobilitaet.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Praesentation_MiD_Bericht_Region_HH_Regionalkonferenz_VerkehrMobilitaet.pdf)